

Dreier mit Schwung



Ein Dreirad in Y-Architektur, das sich für unbefestigte Wege nicht zu schade ist, bietet Can-Am mit seiner Ryker-Baureihe. Die Eingriffe der Elektronik lassen sich allerdings nur beim Topmodell – der Ryker 900 Rallye Edition – so weit zurücknehmen, dass kleine Drifts möglich sind

29 Grad im Schatten, eine erfrischende Brise, ein stahlblauer Himmel und Sonnenschein den ganzen Tag über – ideale Voraussetzungen für einen erlebnisreichen Tag am Strand hier in Faro, ganz im Süden von Portugal. Doch heute ist das Ziel das Landesinnere, und zwar mit dem brandneuen Can-Am Ryker. Wir, das sind die deutschsprachigen Fach-Journalisten, die sich auch von den Talenten des Dreirads auf nicht asphaltiertem Geläuf überzeugen möchten und dazu auf dem Topmodell antreten, der Ryker 900 Rallye Edition.

BRP Manager Olaf Veltman, der in der Europazentrale des Herstellers BRP als Advisor Consumer Experience für die Ryker-Modellreihe zuständig ist, erklärt uns denn auch persönlich die Bedienung. Womit er eigentlich wenig zu tun hat, denn das aufs Wesentliche reduzierte Dreirad ist einfach zu bedienen: Man stellt Sitz und Fußhebel für die Integralbremse auf die Körpergröße ein, startet, wählt zwischen einer Vorwärts- und einer Rückwärts-Fahrstufe und muss dann nur noch Gas geben oder bremsen – auch wenn es den Nagel auf den Kopf trifft, mag Olaf aus Respekt vor den hochkarätigen Fach-Journalisten das Wort ‚idiotensicher‘ nicht in den Mund nehmen.

Damit die Bedienung für die Piloten möglichst einfach ist, greifen elektronische Stabilisierungs-Programme und ein Anti-Blockier-System immer dann ein, wenn die Fahrphysik des Dreirads an ihre Grenzen stößt. Da das nicht immer zur Freude des Fahrers geschieht, gibt's



<http://youtu.be/J2-ie-HLCEs>

► Mit seiner neuen Ryker-Serie bietet Can-Am einen attraktiven, erschwinglichen Einsteiger für den Dreirad-Fahrspaß. Vom Verkaufserfolg ist man wohl selbst beim Hersteller ein wenig überrascht – höchste Zeit also für einen Test, der klärt, ob der 600er oder der 900er Ryker die bessere Wahl ist



So geht's auch: connective Sitzposition auf dem Ryker



Safety First: Olaf Veltman erklärt die Bedienung



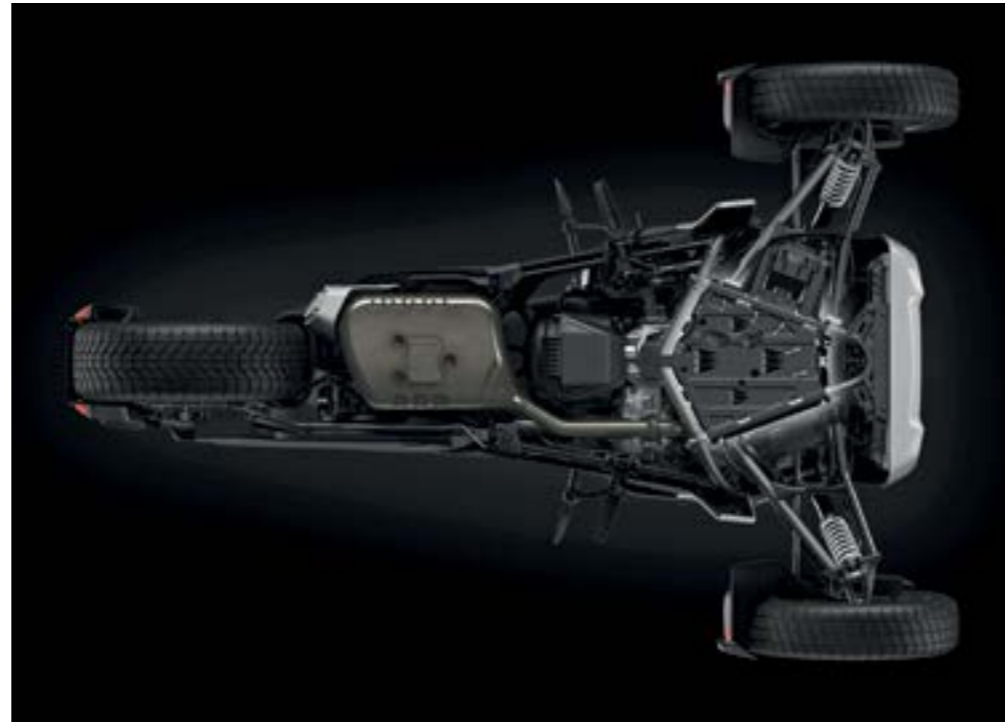
Drifts: von der Elektronik ansatzweise zugelassen



Unbefestigtes Geläuf: Spielwiese der Rallye Edition



Kurvige Landstraßen: Hier fühlt sich der Ryker wohl



Y-Architektur: 2 Räder vorne, eins hinten, dazwischen der Motor und der Sitz für den Piloten, optional auch für die Sozia



Display: aufs Wesentliche reduzierte Informationen



Fußbremshebel: wird der Körpergröße angepasst



Servolenkung? Überflüssig...

an der 900er Rallye Edition den ‚Rallye Modus‘, in dem diese Eingriffe ein Stück weit zurückgenommen werden, so dass Drifts auf losem Geläuf immerhin in Ansätzen möglich sind.

Frischluff- und Fahrvergnügen

Jetzt aber los ins südportugiesische Hinterland. Auf den kleinen, kurvigen Landstraßen genießen wir ein tolles Fahrvergnügen und lassen uns den Wind um die Nase wehen – ungestört von den Windshields, die an der größeren Spyder-Baureihe für Komfort bei hohem Tempo sorgen, und mit einer spielerischen Handlichkeit, die wir von den Spyder-Modellen nicht kennen, schließlich sind diese rund 140 Kilo schwerer und benötigen einen halben Meter mehr zum Wenden. Klar, an einem Spyder F3-S schätzen wir seine 115 PS und rund 190 km/h Topspeed, aber von der Handlichkeit her eröffnen die Ryker-Modelle völlig neue Perspektiven.

Und sie sind nicht langsam unterwegs: Beim 600er sorgt ein 47 PS starker Zweizylinder für eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 10,3 Sekunden und einen Topspeed von 131 km/h, der 82 PS starke Dreizylinder des 900er Ryker beschleunigt in 10,1 Sekunden und läuft in der Spitze sogar 168 km/h. Interessant dabei: Im Bereich von 50 bis 90 km/h spurtet der etwas leichtere 600er etwas schneller als der größere Bruder; das dürfte am Mapping liegen, welches das Triebwerk in diesem Bereich zum Schonen des Riemens nicht die volle Leistung

entfalten lässt – wir finden: Hier sollte BRP mehr Mut zeigen und gerade beim 900er für eine schnellere Beschleunigung sorgen. Immerhin gibt es Can-Am-Händler, die sich auf eine Korrektur des Serien-Mappings spezialisiert haben.

Fahrverhalten offroad

Auch abseits befestigter Straßen lässt sich mit dem Ryker toben. Die recht fest ausgelegten Stoßdämpfer mit immerhin 150 mm Federwegen (bei der Rallye Edition) stecken einiges weg und ermöglichen auch auf unbefestigten Wegen zügiges Vorankommen. Allerdings sind im Rallye-Modus Drifts nur ansatzweise möglich, die Elektronik greift doch recht schnell ins Geschehen ein, so dass die Dreiräder vom Offroad-Verhalten eines ATVs weit entfernt sind.

Fazit

Den Verkaufserfolg am Markt hat sich Can-Am mit den Ryker-Modellen redlich verdient: Die neue Dreirad-Baureihe bietet einen tollen Fahrspaß auf kurzen und mittellangen Touren, setzt Maßstäbe in Sachen Handlichkeit, und mit der 900er Rallye-Edition kann man sich sogar auf unbefestigten Wegen blicken lassen – völlig in Ordnung geht dafür der Einstandspreis, welcher zwischen 9.799 Euro für den Ryker 600 und 12.699 Euro für die 900er Rallye-Edition liegt. Gerade bei den 900er Modellen sollte Can-Am allerdings für eine schnellere Beschleunigung sorgen. **x**



Fummelig: Einlegen des Retourgangs



Ryker Triebwerke: Rotax ACE 600 und 900



Variomatik: vorwärts, rückwärts und neutral

Can-Am Ryker 600 / 900

Can-Am Spyder F3-S



Technische Daten

	Can-Am Ryker 600 / 900	Can-Am Spyder F3-S
Motor	Flüssigkeitsgekühlt, 2- / 3-Zylinder 4-Takt	Flüssigkeitsgekühlt, 3-Zylinder 4-Takt
Hersteller	Rotax	Rotax
Hubraum (Bohrung x Hub); Schmierung	R. 900 899 cm³ (74 x 69,7 mm); Nass-Sumpf Ryker 600 600 cm³ (74 x 69,7 mm); Nass-Sumpf	1.330 cm³ (84 x 80 mm); Nass-Sumpf
Gassteuerung; Ventile; Verdichtungsverhältnis	SOHC; 4 Ventile je Zylinder	DOHC; 4 Ventile je Zylinder
Gemischaubereitung	EFI	EFI
Zündanlage; Startsystem	ECU; Elektrostarter	ECU; Elektrostarter
Maximale Leistung	Ryker 900 61,1 kW (82 PS) bei 8.000 min⁻¹ Ryker 600 35 kW (47 PS) bei 7.300 min⁻¹	85,8 kW (115 PS) bei 7.250 min⁻¹
Maximales Drehmoment	47,5 Nm bei 6.200 min⁻¹ / 79,1 Nm bei 6.500 min⁻¹	130,1 Nm bei 5.000 min⁻¹
Performance		
Vmax*	131 km/h / 168 km/h	>190 km/h
Beschleunigung 0-50 km/h*	3 s / 24 m / 3,2 s / 25,9 m	2,6 s / 18,3 m
Beschleunigung 0-70 km/h*	5,4 s / 63,5 m / 6 s / 72,9 m	3,7 s / 36,1 m
Beschleunigung 0-90 km/h*	8,5 s / 133,8 m / 9,1 s / 141,6 m	5,1 s / 68 m
Beschleunigung 0-100 km/h*	10,3 s / 181,5 m / 10,1 s / 166,6 m	6,2 s / 96,6 m
Beschleunigung 1/4 Meile*	11 s / 102,5 km/h / 11,5 s / 108,9 km/h	9,5 s / 125,8 km/h
Bremsweg 70-0 km/h*	2,1 s / 19 m / 2,3 s / 19,1 m	2,1 s / 19 m
Bremsweg 50-0 km/h*	1,4 s / 9,4 m / 1,7 s / 10,3 m	1,6 s / 9,8 m
Fahrwerk & Bremsen		
Antrieb; Kraftübertragung	3x1; Kardan	3x1; Zahnriemen
Differenzial vorne / hinten	- / -	- / -
Getriebe; Gänge	CVT Variomatik; HNRP	Halbautomatik; 6 vorwärts / 1 rückwärts
Radaufhängungen vorne / hinten	Doppelte Querlenker / Schwinge mit 1 Zug	Doppelte A-Arms / Schwinge mit 2 Zügen
Reifendimensionen vorne / hinten	145/60-16 / 205/45-16	165/55-15 / 225/50-15
Bremsen vorne	2 Scheibenbremsen 270 mm, 2-Kolben	2 Scheibenbremsen 270 mm, 4-Kolben
Bremsen hinten	1 Scheibenbremse 220 mm, 1-Kolben	1 Scheibenbremse 270 mm, 1-Kolben
Farben, Preise, Hersteller & Importeure		
Maße Länge x Breite x Höhe; Radstand	2.352 x 1.509 x 1.062 mm; 1.709 mm	2.642 x 1.497 x 1.099 mm; 1.709 mm
Federweg vorne / hinten; Bodenfreiheit	137 / 150 mm; 102 mm	129 / 132 mm; 115 mm
Anzahl der Sitze; Sitzhöhe	1 (optional 2) / 599 mm	2 / 675 mm
Servolenkung; Wendekreis Durchmesser*	-; 8,9 m	Serie; 9,4 m
Leergewicht* / zulässiges Gesamtgewicht / k.A.	296 kg / 308 kg (jeweils fahrbereit) / k.A.	436 kg (fahrbereit) / 594 kg
Gewichtsverteilung vorne / hinten	64 / 36% (mit Fahrer ohne Gepäck)	60,5 / 39,5% (mit Fahrer ohne Gepäck)
Zuladung Gepäckträger	7 kg (vorne; hinterer Gepäcktr. optional)	199 kg (insgesamt)
Anhänger Zuglast / Tankinhalt	-; 20 Liter	-; 27 Liter
Farben, Preise, Hersteller & Importeure		
Farben	blau, gelb, grün, orange, rot, schwarz	blau met., schwarz, silber met. / orange
Listenpreis Deutschland	9.799 Euro / 11.499 Euro (Trike)	22.199 Euro (Trike)
Listenpreis Österreich	9.999 Euro / 12.499 Euro (Trike)	24.599 Euro (Trike)
Listenpreis Schweiz		
Hersteller	BRP; www.brp.com	BRP; www.brp.com
Importeur Deutschland & Österreich	BRP Germany; www.brp.com	BRP Germany; www.brp.com
Importeur Schweiz	Friedli Fahrzeuge; www.powersports.ch	Friedli Fahrzeuge; www.powersports.ch

* ATV&QUAD Messwert

Alle Preise inklusive der gesetzlichen Mehrwertsteuer

